POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 2.	WARSZAWA, LUTY 1937	ROK IV



Świat w kilku wierszach

Ubiegły miesiąc przyniósł szereg interesujących enuncjacyj wybitnych mężów stanu. Po mowie ministra spraw zagranicznych Anglii, Edena, w komisji spraw zagranicznych Senatu R. P. zabrał głos minister Józef Beck i wygłosił obszerne exposé, dotyczące aktualnych zagadnień z dziedziny polityki międzynarodowej i sytuacji politycznej Polski. Prasa europejska podała przemówienie ministra Becka w obszernych streszczeniach, zaopatrując je komentarzami, że jest rzeczowe i zasługuje na całkowitą aprobatę. Nieco odmiennie komentowana była, wygłoszona w tym samym czasie, mowa Mussoliniego, w której uwagę zwróciły przede wszystkim silne akcenty pojednawcze i pacyfistyczne.

*

Niemiecki ambasador w Londynie, von Ribbentrop, przeprowadził tam szereg rozmów z ministrem Edenem na temat stosunków brytyjsko-francuskich oraz stanowiska W. Brytanii wobec paktu francusko-sowieckiego. Stanowisko Niemiec, sprecyzowane przez ambasadora von Ribbentrop, zawierać ma stanowczą zmianę dotychczasowego ustosunkowania się Niemiec do tego paktu. Jak wiadomo, dotychczas Niemcy zajmowały w tej kwestii stanowisko nieprzejednanie wrogie. Obecnie w toku rozmów Ribbentrop — Eden wyłonić się miała możliwość milczącego pogodzenia się Niemiec z faktem istnienia układu francusko - sowieckiego. Fakt ten ma doniosłe znaczenie polityczne.

*

29 grudnia ub. r. przyniósł nam pierwszą katastrofę komunikacyjno-lotniczą na ziemiach polskich, w której poniosły śmierć trzy osoby. Przyczyną tej katastrofy było obmarzanie lodem aparatu. Nieprzyjazne warunki atmosferyczne spowodowały również szereg katastrof lotniczych na całym świecie. M. in. rozbił się wielki samolot komunikacyjny amerykańskiej linii lotniczej „United Air Line". W katastrofie tej poniosło śmierć 12 osób, mieszkańców Los Angeles i New-Yorku.

*

Francuskie izby parlamentarne jednomyślnie uchwaliły przyznać pożyczkę dla Polski w wysokości 2.600 milionów franków francuskich. Uchwała ta stała się zarazem manifestacją parlamentu francuskiego na rzecz przyjaźni polsko-francuskiej. W pierwszych dniach stycznia b. r. projekt ustawy o pożyczce francuskiej znalazł się również w parlamencie polskim, który uchwalił go również jednogłośnie. Pożyczka francuska dla Polski — jak to zgodnie opiniuje prasa światowa — ma charakter wybitnie polityczny i przyczyniła się w bardzo znacznym stopniu do zacieśnienia tradycyjnych węzłów przyjaźni między obu krajami. W przemówieniach swych — ministrowie spraw zagranicznych Francji i Polski, p.p. Delbos i Beck, podkreślili, że sojusz polsko-francuski jest współczynnikiem stabilizacji Europy. Jak wiadomo, pożyczka francuska przeznaczona zostanie wyłącznie na cele obrony Państwa.

*

W styczniu ogłoszone zostały teksty porozumienia włosko-brytyjskiego w sprawie współpracy na Morzu Śródziemnem. Oba mocarstwa w zawartym porozumieniu uznają, że swoboda wejścia i wyjścia oraz przejazdu przez Morze Śródziemne stanowi żywotny interes zarówno dla rozmaitych części Imperium Brytyjskiego, jak i dla Włoch. Oba mocarstwa wyrzekają się wszelkiego dokonania zmian w dotychczasowym stanie narodowej suwerenności terytorialnej w obszarze Morza Śródziemnego i podejmują się uszanować swoje wzajemne prawa i interesy. Deklaracja ta „obliczona jest na to, aby przyczynić się do pokoju, i nie jest zwrócona przeciw żadnemu innemu mocarstwu" — stwierdzają sygnatariusze.

*

7 stycznia b. r. odbył się ślub następczyni tronu holenderskiego, ks. Julianny — z niemieckim księciem Lippe-Biesterfield. Młodzi małżonkowie spędzili swój miodowy miesiąc w uzdrowisku polskim, Krynicy. Przyjazd pary książęcej do Krynicy stał się sensacją dni w całej Europie, nikt bowiem nie przypuszczał, że wybór nowożeńców padnie właśnie na tę miejscowość. Naturalnie, wydarzenie to przysporzyło wiele dobrej sławy polskiemu uzdrowisku, którego fotografie zostały opublikowane we wszystkich pismach świata.

Zaczynamy osiemnasty rok pracy dla morza

Nie ma dziś w Polsce człowieka, któremu by obcy był nasz dorobek na morzu, kuty z betonu i żelaza nabrzeży, mol, falochronów, statków handlowych i okrętów wojennych. Wszyscy biegniemy myślą nie raz jeden w ciągu całego roku ku owym dymom, rozsnutym u gdyńskiej bramy na świat, ku zgrzytom kranów, dźwigów portowych, które nasz towar ładują na nasze i obce statki, a przywieziony z zamorskich krajów przenoszą we wnętrza magazynów olbrzymich składów portowych, w sześciany wagonów, co długimi wężami wpełzają na tory, bocznice i rampy gdyńskie. Śledzimy uważnie wzmianki o powstawaniu przedsiębiorstw handlowych, które wzrostem swoim najdobitniej przeczą wmawianej nam przez obcych i swoich nieudolności ścisłego myślenia i planowego działania.

Inwestycje na wybrzeżu — rozbudowa portu gdyńskiego, który wdziera się w koryto Chylonki jednym ramieniem, drugim sięgając po Kamienną Górę — powstawanie portu rybackiego i bazy okrętów w Wielkiej Wsi, — rozwój i ulepszanie Pucka, Helu, Jastarni — inwestycje na morzu, nowoczesne statki — „Batory", „Piłsudski", — ostatni plan, przewidujący budowę szeregu nowych jednostek pływających — to dowody ciągłości prac i myśli i troski bezustannej o rozwój Polski.

Dziś jednak w obliczu siedemnastej rocznicy warto i trzeba zastanowić się nad rozwojem myśli morskiej, nie tylko tam u Zatoki, ongiś Gdańską zwanej, a dziś przemianowanej na Polską, ale w nas samych, w naszych sercach i mózgach.

Pamiętny dzień zaślubin Polski z morzem przez pierwszych lat parę pozostał tylko symbolem. Niewielu ludzi zapewne zdawało sobie sprawę z tego, iż bez rozwoju sił ekonomicznych i wojskowych na morzu, nie ma ono dla nas żadnego znaczenia. Żyliśmy wtedy tylko tym jasnym wydarzeniem, że dostęp do wielkich wód posiadamy jak dawniej, za czasów królewskich. W chwili jednak, gdy zadymiły pierwsze kominy statków handlowych i okrętów wojennych, gdy w zatokę rzucono mola i falochrony, nad którymi wyrosły dźwigi i hale, a za nimi miasto nagle powstałe, — już wiedzieliśmy, że zaślubiny z morzem to nie tylko symbol, ale zaczątek nowej ery — która charakterem morskim całego narodu musi zaprzeczyć gnuśności na morzu lat dawnych. Powoli wzrastało w nas to poczucie jedności narodowej wobec wszelkich zagadnień morza. Ostatnich lat parę zaznaczyło się w nas samych nie tylko optymizmem, zdrowym krytycyzmem w stosunku do potrzeb morskich, które, obok poczucia dumy, muszą zawierać troskę o przyszłość. Powoli odwracamy oczy od zapatrzenia się w to, co zrobiliśmy, by z tym większą uwagą czekać i baczyć na to, co trzeba jeszcze zrobić na morzu.

Rok ubiegły był dużym krokiem naprzód jeszcze i w sprawach kolonialnych. Morze i kolonie — sprzęgły się z sobą i na jednej płaszczyźnie, w zależności od siebie, muszą być rozpatrywane. Rozumiemy to wszyscy dobrze, — dziś może lepiej niż kiedyś, gdy nad rozwojem młodej ideologii morskiej czuwała tylko garstka ludzi, będąca zaczątkiem obecnej Ligi Morskiej i Kolonialnej. Dziś organizacja nasza liczy pół miliona członków. Tylu obywateli uczuło konieczność ściślejszego związania się z sobą wobec przemożnego wpływu morza, wobec dziejowych dat w historii Polski morskiej.

Teraz wobec jeszcze jednej rocznicy, musimy sobie to uświadomić, że nie dość cieszyć się z dorobku naszego na morzu, chodząc własnymi drogami. Poza półmilionową rzeszą członków LMK, jest w Polsce jeszcze 33 miliony ludzi, którzy dla morza i kolonij, sami żyjąc w rozproszeniu, niewiele mogą zdziałać. Naszym obowiązkiem jest zdobyć dla LMK owe 33 miliony ludzi, zmobilizować 33 miliony serc dla Polski morskiej i kolonialnej. W naszym kraju nie powinno być ani jednego obywatela, któremu by obcy był emblemat LMK; każdy rzemieślnik, każdy robotnik, górnik, rolnik, adwokat, lekarz dzieci i młodzież, powinni się znaleźć pod sztandarami organizacyjnymi, by dla pracy na morzu dać swoje ręce, których zawsze jest mało. Miarą naszych zainteresowań, szczerości uczuć, ma być nie łatwy entuzjazm i zadowolenie, ale stale rosnąca liczba czynnych członków organizacji, którzy, w zrozumieniu swych obowiązków, wyrażą chęć ofiarnej współpracy.

Idea morska i kolonialna jest bowiem zbyt dla nas ważna, aby praca nad jej wprowadzeniem w życie zamykać się miała w obrębie nawet kilkuset tysięcy ludzi, a zasługi LMK zbyt oczywiste, by społeczeństwo nie oceniło ich zasileniem jej szeregów przez nowych ludzi, nie porwanych wartkim prądem dążeń morskich i kolonialnych. *J.*

W ramach rocznicy — odzyskania dostępu do morza czcić również będziemy pamięć Wielkiego pioniera myśli morskiej i kolonialnej, niezapomnianego Prezesa LMK, gen. dyw. Gustawa Orlicz Dreszera. Komitet uczczenia pamięci gen. dyw. Orlicz-Dreszera organizuje w całej Polsce w dn. 9 lub 10 lutego akademie, w których wezmą udział przede wszystkim członkowie LMK. W dniach tych odbędzie się również zbiórka na cele Komitetu.

W dzień 10 lutego

Dzień święta polskiej Marynarki Wojennej, dzień w którym Polska otrzymała dostęp do morza, — powinien stać się drugim świętem narodowym. Dzień 11 listopada jest świętem odzyskania niepodległości. Dzień 10 lutego jest świętem umocnienia niepodległości, dniem, w którym Polska uzyskała możność stania się mocarstwem.

Uprzytomnijmy sobie parę charakterystycznych fragmentów z najnowszej naszej historii:

Z popiołów i ruin powstająca, Polska chwyta za broń, aby walczyć o swą niepodległość. Boje zawrzały prawie u wszystkich granic. Przemysł zrujnowany. Ludność wygłodzona przez okupantów. Brak wszelkich surowców. W takiej chwili otrzymujemy dostęp do morza. I oto Polska poczyna otrzymywać dary morza. Setki tysięcy ton żywności, odzieży, broni, amunicji przybywa drogą morską.

Weźmy inny moment z ostatnich lat — wojnę celną z Niemcami.

Zdawało się, że Rzeczpospolita ulegnie gospodarczo Niemcom. Na Polskę, dźwigającą z trudem ciężar skutków dwu wojen, spadł nowy cios. Setki tysięcy górników śląskich stanęło przed grozą bezrobocia. Jakiż to żer dla propagandy antypaństwowej! I oto znowu morze ratuje Polskę z tej ciężkiej opresji. Miliony ton naszego węgla znajduje zbyt drogą morską. Zaroiła się Wisła berlinkami z węglem, dążącymi ku Gdańskowi. Płock, Toruń, Tczew i inne pomniejsze porty wiślane, nawet Modlin, ładują węgiel. Szereg długich pociągów, pełnych węgla, pomknął ku Gdyni. Za węglem podążył eksport innych towarów. Rozpoczyna się wyścig do morza.

Gdynia z małej morskiej wioszczyny przeradza się w wielki port. Powstaje cały szereg własnych towarzystw okrętowych, biur handlowych, wspaniałych urządzeń portowych, gałęzi przemysłu, bezpośrednio związanych z morzem. Tysiące obywateli polskich poczyna żyć z morza.

Przeszło 75% naszego eksportu uniezależniło się od tranzytu przez obce państwa, tranzytu, który przez nieżyczliwych sąsiadów mógł być każdej chwili sparaliżowany szykanami celnymi, — obecnie dąży na rynki świata wolną drogą morską.

Są to dary własnego morza, rzucające się w oczy każdemu. Lecz są jeszcze inne dary, nie tak efektowne, lecz nie mniej wspaniałe, nie mniej ważkie, choć w skutkach swych dalsze: wychowawcza praca morza.

Czy podróże na dalekich morskich szlakach „Lwowa", „Iskry", „Daru Pomorza", a na Bałtyku naszych jachtów, — zmagania naszych młodych marynarzy z groźnym żywiołem morskim — nie są znakomitą szkołą życia, hartującą nie tylko zdrowie, lecz siłę woli—czyż nie uczą wytrwałości, przedsiębiorczości?

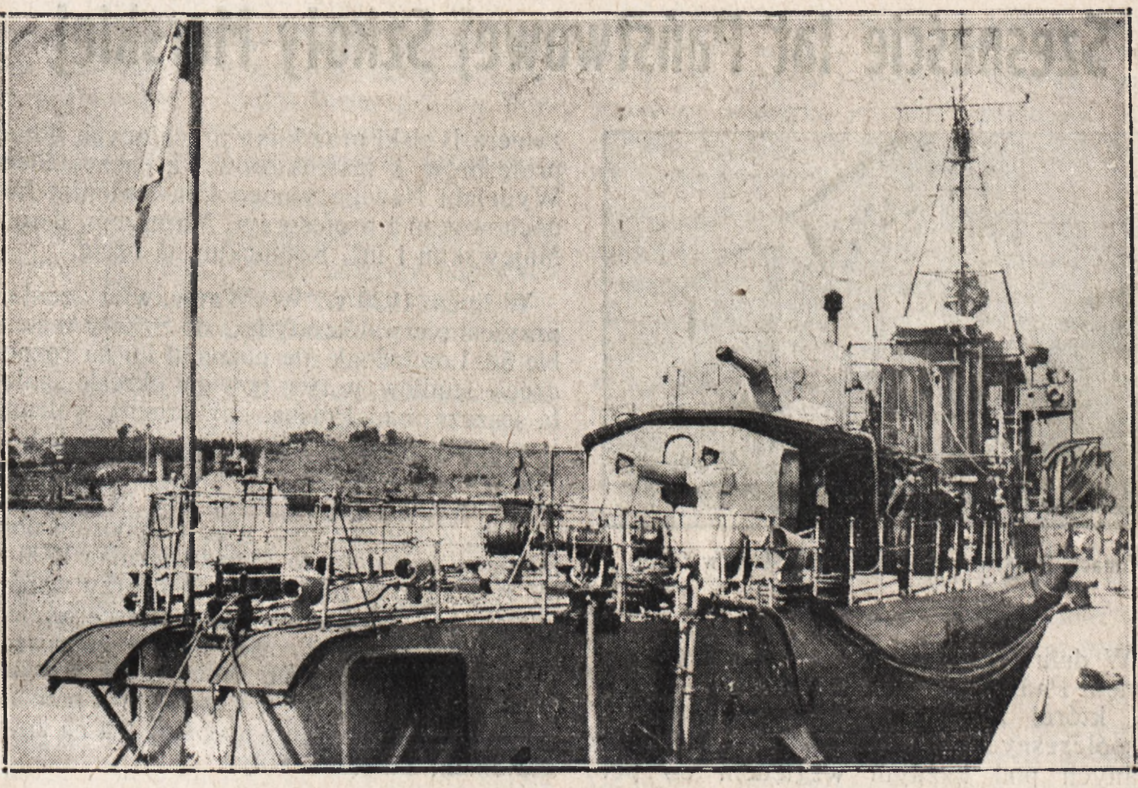
A wyczyny Bohomolców, Wagnerów, Korabiewiczów, czyż nie wzbogacają naszego życia narodowego?

Młodzież nasza, kajakująca i żeglująca z zapałem po jeziorach, rzekach, rzeczułkach, czyż na dnie swej duszy nie marzy o wyczynach na szerokich szlakach morskich?

Jako dowód dążeń naszej młodzieży do morza, pozwolę sobie tu przytoczyć fragment listu biednego ochotnika do Marynarki Wojennej gdzieś z pod Lidy, odpalonego przez komisję poborową.

„Jedyną myślą i czynem codziennym, a celem mojego życia w ogólności, było stać się kiedyś marynarzem. Powołanie i miłość ku morzu wzrastały i potęgowały się coraz więcej...

Będąc w gimnazjum, zadanie szkolne na dowolne tematy w języku polskim, pisałem jedynie o morzu. Robiłem ręcznie i rysowałem modele rozmaitych statków, wycinałem i zbierałem fotografie, jak również pilnie studiowałem język angielski, gdyż wiedziałem, że jest on wspólnym językiem przy porozumieniu się obcych państw pomiędzy sobą. W tym też czasie, wiedząc dobrze, że marynarz przede wszystkim musi być w pełni sił, sporo czasu poświęcałem na wychowanie fizyczne, codziennie i to od kilku lat z rzędu, stale zajmowałem się gimnastyką, ćwiczyłem i wyrabiałem poszczególnie każdy mięsień. Dla wyrobienia większej wprawy w zręczności, łaziłem po linach i gładko ociosanych słupach. Pływałem wszelkimi sposobami, uczyłem się pływania na dalsze dystansy; aby się stać odpornym na choroby, hartowałem ciało, przyzwyczajając się do zmiany pogody, przy tym chodząc nago, opalałem się mocno na słońcu. Ćwiczenie wzroku odbywało się w ten sposób: zwykle wychodziłem gdzieś na równą, otwartą przestrzeń i wpatrywałem się w przedmioty na horyzoncie, badając je usilnie i nie mrugając przez jakiś czas powiekami. Otóż, zdala od morza, wycho-



Kontrtorpedowiec O. R. P. „Wicher"

wując siebie w ten sposób w duchu marynarskim na przyszłego wiernego syna odrodzonego morza polskiego, a zarazem całej Polski, ani na jedną chwilę nie pozbyłem się ciebie w myślach, ani w czynach moich, o, morze ukochane, lecz zawsze pragnąłem i zawsze mocno wierzyłem, że ujrzę cię wreszcie i dzielnie posłużę na korzyść i sławę niepodległej floty polskiej...

A jednak jeszcze nie wyrzekłem się najbliższej mi myśli o morzu, nadal pozostaję mu wiernym i nadal pragnę i mam szaloną chęć zostać dzielnym marynarzem odrodzonej floty morskiej. O potędze tej chęci może świadczyć takie przypuszczenie: gdyby mi powiedziano: „Dzisiaj zostajesz marynarzem, lecz za to jutro utną ci głowę, to — przysięgam — że bez najmniejszego namysłu nie zawahałbym się zgodzić i przyjąć taki warunek, by przecież choć na jeden dzień, choć na jedną krótką chwilkę byłbym marynarzem, a tego już dosyć, gdyż właśnie ziściłyby się najmilsze marzenia i upragniony cel w życiu zostałby wreszcie osiągnięty".

List ten chociaż dziecinny i naiwny, świadczy jednak, że morze zdobyło sobie wielkie miejsce w duszy naszej młodzieży, że gotowa jest ona dlań do wielkich wysiłków i poświęceń.

Morze — zda się — promieniuje na dalekie krańce Rzeczypospolitej, — nie tylko bezpośrednio, lecz i pośrednio, wytwarzając w duszach naszych chłopców i dziewcząt cenne wartości.

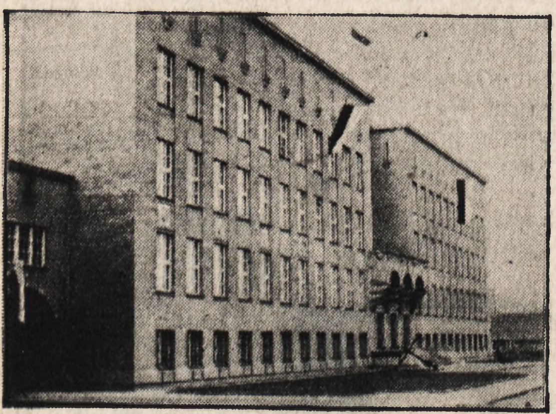
Dlatego też w ten dzień święta 10 lutego musimy głośno powiedzieć, że nie wolno nam tych wszystkich bezcennych darów morza zmarnować, trzeba je strzec i bronić za wszelką cenę. Musimy przeto tworzyć silną flotę wojenną, nie poddając się tym groźnym, złudnym dążeniom, idącym po linii najmniejszego oporu, a tak charakterystycznym dla natur biernych, — zastąpienia kosztownej, potrzebującej wielkich ofiar ze strony narodu floty wojennej, mniej kosztownym lotnictwem.

Lotnictwo jest równie potrzebne, nie zastąpi jednak floty wojennej, jak nie zastąpi piechoty, artylerii, kawalerii, czy broni pancernej.

Pamiętajmy o jednym, że gdyby nasze pokolenie pozwoliło sobie morze odebrać, przyszłe pokolenie za miliony je nie kupi, chyba, że zamieni za morze krwi.

Karol Taube.

Szesnaście lat Państwowej Szkoły Morskiej



Gmach Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

W dniu 8 grudnia ub. r. obchodziła swe święto Państwowa Szkoła Morska, — szkoła, której zadaniem jest tworzenie kadr współczesnych ludzi morza, przygotowanych pod każdym względem do pełnienia swych obowiązków. W dniu tym szesnaście lat minęło od chwili, gdy szczupłe grono ludzi zdało sobie sprawę, iż dla należytego wykorzystania tak doniosłego faktu, jak odzyskanie dostępu do morza, konieczne jest stworzenie polskiej marynarki handlowej. Zrozumiano, że tu właśnie nad Bałtykiem między ujściem Wisły a brzegiem Żarnowieckiego Jeziora,ześrodkowały się najważniejsze zagadnienia gospodarcze współczesnej i przyszłej Polski. Do pracy przystąpiono od podstaw. Ówczesny Szef Departamentu dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, ś. p. kontradmirał Kazimierz Porębski, wysunął projekt stworzenia uczelni morskiej, której zadaniem byłoby przygotowywanie oficerów pokładowych i mechaników dla polskiej marynarki handlowej.

W ten sposób, rozkazem Ministra Spraw Wojskowych, powstała w dniu 17 czerwca 1920 r. Państwowa Szkoła Morska, stanowiącą kamień węgielny naszej ekspansji na morze. Pierwszym dyrektorem i organizatorem Szkoły był inż. Garnuszewski. Dla tworzenia jej i gruntowania podwalin pierwszego w Polsce nauczania morskiego, położyli bezcenne zasługi: komandor Gustaw Kański, komandor Hugon Pistel, inż. technolog Kazimierz Bielski oraz kilku pracujących dotąd profesorów i instruktorów, z naczelnikiem Wydziału Nawigacyjnego kpt. Antonim Ledóchowskim i profesorami Mareszem, d-rem Majewskim i inż. Komockim na czele.

W lipcu 1920 r. (w Warszawie) zostali przyjęci pierwsi kandydaci do Szkoły w liczbie 53. Los jednak nie pozwolił im na rozpoczęcie studiów, w tym bowiem okresie szalała jeszcze nad Polską zawierucha wojenna i wszyscy nowo przyjęci kandydaci jednomyślnie postanowili wstąpić do szeregów armii ochotniczej, by odeprzeć nawałę sowiecką. Z konieczności więc rozpoczęto normalne zajęcia dopiero 23 października 1920 r. W tym samym roku 8 grudnia, przy współudziale bawiącej wówczas w Polsce angielskiej misji morskiej oraz licznie zaproszonych gości, odbyła się uroczystość poświęcenia gmachu Szkoły w Tczewie. Na pamiątkę tego dzień 8 grudnia pozostać ma na zawsze dniem Święta Szkoły.

Z dniem 1 stycznia 1922 r. Szkoła Morska została przekazana Departamentowi Marynarki Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, (obecnemu Departamentowi Morskiemu). Od tej chwili rozpoczął się nowy okres stałego rozwoju Szkoły. Rok za rokiem, bogatszy w doświadczenie, przynosił nowe zdobycze w postaci podręczników i pomocy naukowych.

W roku 1923 w kwietniu odbył się pierwszy egzamin dyplomowy. Pierwsi absolwenci Państwowej Szkoły Morskiej w liczbie 30 (16-tu nawigatorów i 14 mechaników) ruszyli w świat, aby zdobytą wiedzę wykorzystać w pracy zawodowej.

Z dumą należy stwierdzić, iż wszyscy prawie pierwsi absolwenci spełnili swe zadanie, bo dziś, obok licznego zastępu kapitanów i kierowników maszyn okrętowych, na wielu placówkach życia gospodarczego morskiego spotykamy ich na czołowych stanowiskach. Oto dla przykładu kilka nazwisk: Czesław Antkowiak — inspektor pokładowy „Żeglugi Polskiej", Mieczysław Cedro — kierownik linii regularnych w „Żegludze Polskiej", Andrzej Cięciała — konsul i dyrektor P. A. M., Stefan Ciundziewicki — kapitan m/s „Lewant", Adam Federowicz — kierownik tech-

niczny f-my „Gdynika", Stanisław Kosko — inspektor Państwowej Szkoły Morskiej, Jerzy Prokulski — kapitan s/s „Lech", Rowmund Piłsudski — radca Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Bohdan Tarchalski — inspektor techniczny f-my „Polskarob".

Przez szereg następnych lat jawiło się wiele przeciwności, które działały hamująco na rozwój Szkoły. Parokrotnie groziło Szkole zamknięcie lub ewentualne przeniesienie w głąb Polski, gdyż miasto Tczew żądało zwrotu zajętego gmachu. Te ciągłe zmagania się oraz wielki rozwój naszego portu doprowadziły do zrealizowania projektu budowy kompleksu własnych gmachów w Gdyni. Rok 1930 zapisał się trwale w historii Szkoły, gdyż w roku tym przeniesiono Szkołę do Gdyni oraz przekazano jej nabyty ze składek społeczeństwa statek szkolny, fregatę „Dar Pomorza". W tym też roku na uroczystości dziesięciolecia istnienia Szkoły została ona odznaczona złotym krzyżem zasługi.

Mając własne pomieszczenie i warsztaty, Szkoła z każdym rokiem rozwija się, stając na poziomie zachodnich szkół tego typu. Z referatu, jaki podczas zeszłorocznego święta Szkoły w dniu 8 grudnia wygłosił jej dyrektor, p. kmdr Kosianowski, wynika, że działalność Szkoły w liczbach, przedstawia się następująco: w ciągu 16-to letniego istnienia 330-tu uczniów uzyskało dyplomy, przy czym w jednym z ostatnich lat z powodu chwilowego zastoju w interesach żeglugi morskiej nowi kandydaci do Szkoły nie byli przyjmowani. Jak kmdr Kosianowski oświadczył, na przyszłość nie może powstać podobna przerwa, tak, jak niczym nie może być hamowany rozwój polskiej pracy na morzu.

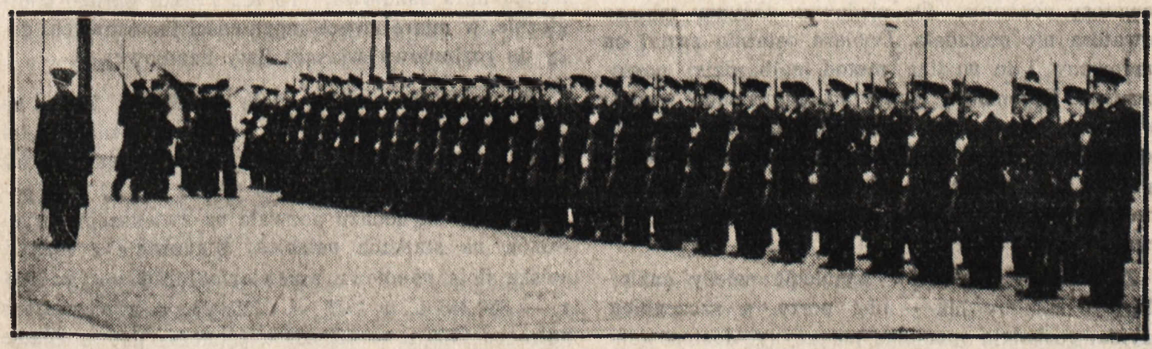
W obecnym roku szkolnym 1936/37 Szkoła liczy 164 uczniów, w tym 57 zaokrętowanych na „Darze Pomorza" odbywa swą pierwszą praktykę morską, znajdując się obecnie na Oceanie Spokojnym w podróży na Tahiti i z powrotem.

Dłuższą część swego przemówienia podczas święta Szkoły poświęcił dyrektor kmdr Kosianowski ostatnim sukcesom „Daru Pomorza" i jego kapitanowi, Konstantemu Matyjewiczowi-Maciejowiczowi, mówiąc o wielkiej podróży naokoło świata i o życzliwym przyjęciu, jakiego wszędzie doznał nasz statek.

Przechodząc następnie do omawiania obecnych zmian, jakie zaszły na terenie Szkoły, dyrektor zaznaczył, że dążeniem Jego jest stworzenie marynarza - dżentelmena, wykształconego, zdrowego na duchu i ciele, takim bowiem musi być polski oficer-marynarz.

Zgodnie więc z tym programem, uczniowie Szkoły Morskiej uprawiają niemal wszystkie sporty, nie wyłączając nawet tak ważnego w czasach dzisiejszych, jak szybownictwo. Poza tym Szkoła bierze czynny udział w życiu kraju, przychodząc z pomocą najbiedniejszym w surowym okresie zimowym: —uczniowie P. S. M. zrezygnowali z niektórych posiłków, umożliwiając wzamian utrzymanie 11 biednych dzieci. Będąc ludźmi morza i wiedząc, jak potrzebne jest krzewienie idei morskiej w Polsce, wszyscy w Szkole Morskiej są członkami Ligi Morskiej i Kolonialnej.

BORKOWSKI i GOGELA,
uczniowie III kursu



Hufiec szkolny uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Jak polski towar wędruje za morza?...

Gdy mówimy o wywozie polskiego towaru za granicę, do odległych zamorskich krajów — często nie zdajemy sobie sprawy z tego, jakie koleje towar ten przebywa, zanim dostanie się do rąk obcego nabywcy.

Różni są ci nabywcy. Jedni sąsiadują z nami, lub też kraje ich położone są tak, że można im towary przesyłać drogą lądową, — inni zaś mają swoją siedzibę daleko za morzami, i do tych tylko drogą morską dotrzeć się udaje.

W tym drugim wypadku, gdy towar zamówiony jest przez nabywców zamorskich, — ładunek eksportowy musi być przede wszystkim dowieziony do stacji kolejowej i przetransportowany koleją do portu, a więc bądź do Gdyni, bądź do Gdańska, gdzie naładowany jest bezpośrednio z wagonu na statek, lub też złożony tymczasowo w magazynach portowych do czasu, aż nadejdzie okręt, który go zabierze do kraju przeznaczenia.

Lecz nie tylko w wielkich magazynach portowych Gdyni i Gdańska przechowywane są produkty do czasu wysyłki ich w dalszą już podróż morską. Produkty łatwo psujące się, podlegające wpływom atmosferycznym — przechowywane są w chłodni. Ponieważ Gdańsk chłodni portowej nie posiada, wykorzystywana jest jedynie chłodnia w Gdyni. Chłodnia Gdyńska jest największą z istniejących w portach europejskich. Może ona pomieścić jednorazowo 1.200 wagonów ładunku.

Ponieważ Polska jest krajem rolniczym, wywozi więc w wielkich ilościach przede wszystkim produkty rolne, a z nich wymienić należy na pierwszym miejscu: masło, jaja, bekony, mięso, drób bity, wędliny i t. p. Wszystkie te produkty muszą być przechowywane w chłodni portowej, dopóki nie zabiorą ich odpowiednio dostosowane statki (statki-chłodnie).

Przez porty nasze kierowane są również duże ładunki zbóż. Dla przechowywania tych zbóż, dla ich czyszczenia, sortowania — oba porty posiadają elewatory zbożowe. Do niedawna Gdynia takiego elewatora nie posiadała. Dopiero ostatnio został on zbudowany, i to według metod najbardziej nowoczesnych. Pojemność elewatora gdyńskiego wynosi 10 tysięcy ton, jednak przewidziana jest możność rozbudowy gmachu do takich rozmiarów, aby można było tam pomieścić 30 tysięcy ton. Zdolność przeładunkowa elewatora wynosi 200 ton na godzinę.

Z dalszych produktów wymienić należy cukier Dla jego składowania — oba porty, a szczególnie Gdynia, posiadają specjalne magazyny, dostosowane do manipulowania tym produktem.

Poza produktami rolnymi, jednym z głównych artykułów, idących przez Gdynię i Gdańsk — jest węgiel. Węgiel wymaga odpowiednich urządzeń przeładunkowych, mogących podołać temu ciężkiemu produktowi naszych kopalń. A więc zarówno w Gdyni, jak i w Gdańsku, zmontowane są specjalne dźwigi, przeładowujące węgiel z wagonów na statki. Poza tym istnieją t. zw. taśmowe urządzenia przeładunkowe, które polegają na tym, że obracająca się taśma z małymi wagonikami nabiera węgiel z wagonu i przenosi go na statek. Wreszcie mamy t. zw. wywrotnice wagonowe. Wagon z węglem wjeżdża na odpowiednią platformę, po czym platforma unosi się wraz z wagonem i wysypuje całą zawartość na statek.

Wielkie koncerny węglowe posiadają w porcie gdyńskim własne nabrzeże, urządzone według najbardziej nowoczesnych wymagań techniki.

Drzewo, wywożone w dużych ilościach za granicę, idzie zarówno przez port gdański, oddawna już przystosowany do handlu drzewnego, jak i przez Gdynię, gdzie niedawno zbudowano port drzewny, otoczony wielkimi placami składowymi.

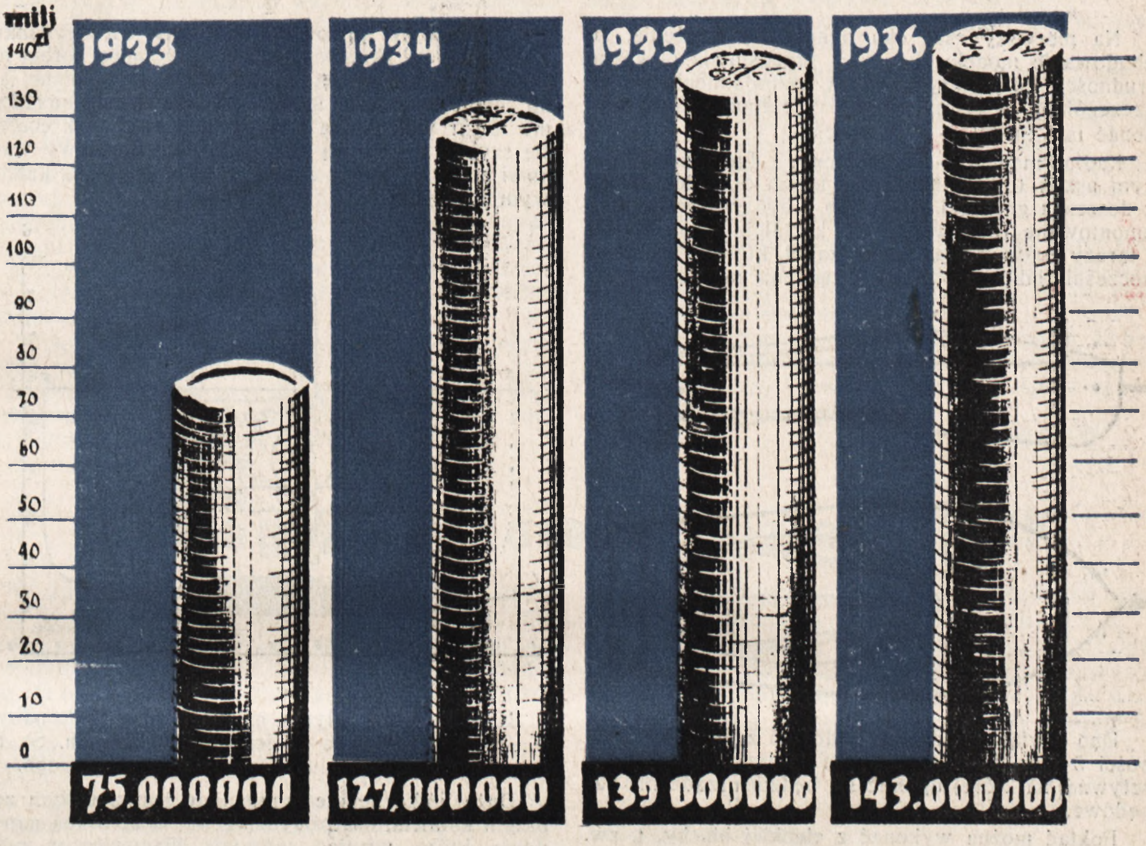
Dalej Gdynia i Gdańsk obsługuje cały szereg towarów innych, niewielkich objętością, lecz bardzo cennych, jak naprzykład materiały włókiennicze, różne wyroby przemysłowe i t. p.

Kupiec polski, który sprzedał pewien produkt zagranicznemu nabywcy, nie byłby w stanie sam zajmować się osobiście omawianiem i dopilnowaniem transportu. Aby ułatwić sobie zadanie, wszystkie te czynności przekazuje spedytorowi, który przez swoje placówki zajmuje się całą manipulacją towaru.

Gdy przewozimy towary krajowymi kolejami, cały zysk z tego przewozu idzie na korzyść kolei polskich. Zysk zaś za transport na polskich statkach płynie do kas polskich towarzystw okrętowych. Inaczej, jest, gdy przewozy uskuteczniają obce koleje i obca flota handlowa. To też Polska bardzo energicznie, w miarę swych możliwości finansowych, dąży do rozbudowy własnej floty handlowej.

W rezultacie polska flota handlowa, która na 1 stycznia 1930 r. posiadała tonaż, wynoszący 41.334 BRT, — na 1 czerwca 1936 r. rozporządzała już statkami o pojemności około 97.000 BRT. To powiekszanie się tonażu pozwala na zwiększenie przewozów na statkach polskich. Mianowicie z 1933 r polska flota handlowa przewiozła816.709 ton. w 1934 r. — 880.353 t., w 1935 — 1.159.925 t. a w pierwszym półroczu 1936 r. — 623.629 t. (podczas gdy w tymże okresie 1935 r. — 492.005 t.).

WZROST WYWOZU TOWARÓW POLSKICH DO KRAJÓW POZAEUROPEJSKICH



Cały wysiłek, włożony w rozbudowę portów polskich, a szczególnie Gdyni, jej urządzeń przeładunkowych, magazynów, banków, finansujących obroty z zagranicą, własnej floty handlowej — powoduje, że handel polski coraz bardziej korzysta z usług polskich portów. Gdy jeszcze w 1929 r. przez Gdynię i Gdańsk przeszło tylko 42,3% ogólnego obrotu Polski z zagranicą według wagi i 27,5% według wartości, to w roku 1935 udział ten wzrósł do 73,4% według wagi i 62,5% według wartości, a w pierwszych 11 miesiącach 1936 r. do 65,4% według wartości.

Dzięki dużej ruchliwości, dużym ambicjom i giętkości swej polityki akwizycyjnej — Gdynia potrafiła w ostatnich latach szczególnie zwiększyć swój udział w obsłudze polskiego handlu zamorskiego. Oto gdy w 1929 r. obrót przez nasz port narodowy wynosił tylko 2,8 milionów ton, to w 1933 osiągnął 6,0 milion. ton, w 1935 r. — 7,4 milion. ton, a w 1936 r. — 7,7 milionów ton.

Wszystkie towary, o których wspominaliśmy na wstępie, płyną więc w coraz większych ilościach przez to wielkie „okno na świat", jakim jest nasze polskie wybrzeże. Płyną one nie tylko do krajów europejskich, a więc Francji, Anglii, Włoch i innych. Płyną i ku dalekim pozaeuropejskim krainom. I właśnie dzięki posiadaniu wybrzeża morskiego, dzięki posiadaniu własnych portów — towar nasz może łatwiej docierać do odległych zakątków, oddzielonych od nas rozległymi przestrzeniami oceanów. Z każdym rokiem towar polski coraz bardziej wciska się na te rynki, przy czym wzrost wywozu do krajów pozaeuropejskich przedstawia nam wyżej zamieszczony rysunek. (Dane za 1936 r. obejmują pierwsze 11 miesięcy).

Śledząc koleje, jakie przechodzi towar polski, przeznaczony na wywóz, — widzimy, jak z ośrodków fabrycznych lub od producenta rolnego transportowany jest siecią kolejową do Gdyni i Gdańska, jak przechodzi szereg manipulacyj, jak płynie po bezmiernych wodach oceanu, i jak wreszcie dostaje się do rąk nabywców w państwach europejskich oraz w licznych krajach Ameryki, Azji, Afryki lub dalekiej Oceanii.

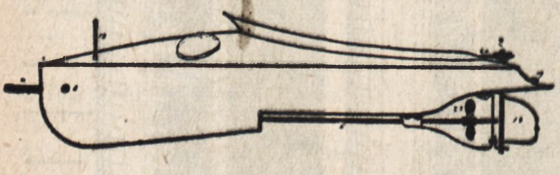
Należałoby sobie tylko życzyć, aby ilość kupców polskich, nastawionych na ekspansję towarową zamorską, stale wzrastała i abyśmy mogli w handlu światowym zająć jak najszybciej przodujące stanowisko.

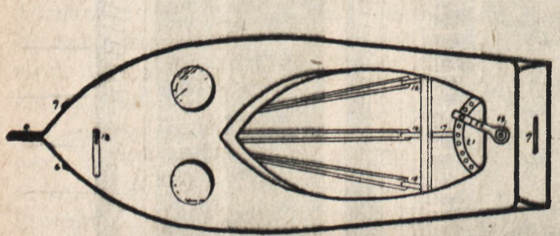
K. Jeziorański

Budowa modelu ślizgowca

Na pierwszy rzut oka odnosi się wrażenie, że zbudowanie modelu ślizgowca przedstawia poważne trudności. Po bliższym jednak zaznajomieniu się ze szczegółami, widzimy, iż zdolny chłopiec może wykonać taki model — z łatwością.

Kadłub modelu — płaskodenny, z dnem, posiadającym uskok (dla zmniejszenia tarcia o wodę). Burty z deseczek grubości 3 mm, lub z dykty warstwowej, zmontowane (bez wręg) na kształcie dna, stewie i tarczy rufowej oraz na wiązaniu, które służy równocześnie jako oparcie dla urządzenia napędowego.





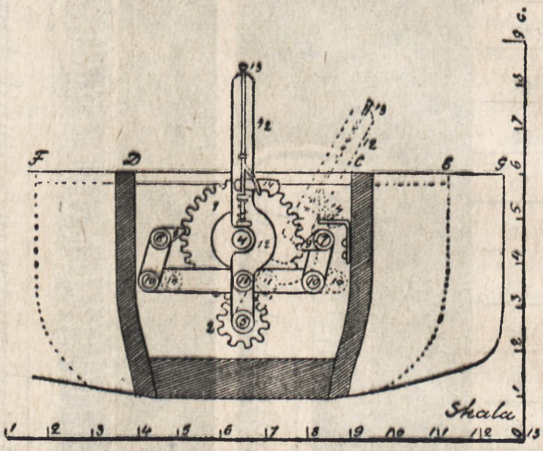
Dno i wiązania należy budować z deseczek grubości 5 mm, gdyż muszą one tworzyć konstrukcję sztywną, na której opierać się będzie urządzenie napędowe.

Pokład można wykonać z cienkiej blachy, t. zw. „białej“, albo z aluminiowej (pokład powinien być lekki). Pokład ma za cel ochronę ślizgowca od zalewania wodą. Kołnierz wykonać można z blachy lub deseczek. Illuminatory (okna) w pokładzie są dla ozdoby. Pokład powinien być łatwy do zdjęcia.

Ster składa się z pionowego wałka sterowego (osi), wiszącego na główce, przepuszczonego przez tarczę sterowca, oraz płetwy sterowej (z drzewa, albo z lekkiej blachy), umocowanej w wałku sterowym.

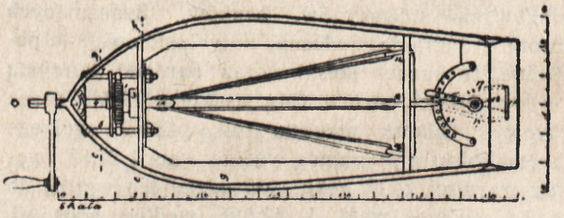
Pod rumplem (drążek sterowy) wmontować należy półkole (może być z blachy albo z drzewa) z dziurkami, które służą do nastawiania steru pod potrzebnym kątem.

Napęd w tym modelu ślizgowca zaprojektowany jest z żył gumowych o kwadratowym, lub okrągłym przekroju. Średnica żyły około 2 — 2,5 mm. Sposób umocowania żył gumowych widoczny jest z rysunku. Żyły gumowe, skręcone ręcznie za pomocą korbki na dziobie, zostają w takim naprężeniu zatrzymane, aż do chwili puszczania modelu na bieg, wtedy odsuwamy lewar wyłącznika i skręcone gumy, rozkręcając się szybko i z wielką siłą, dają ruch obrotowy wałkowi z dużym kołem zębatym, osadzonym na kulkowym łożysku.

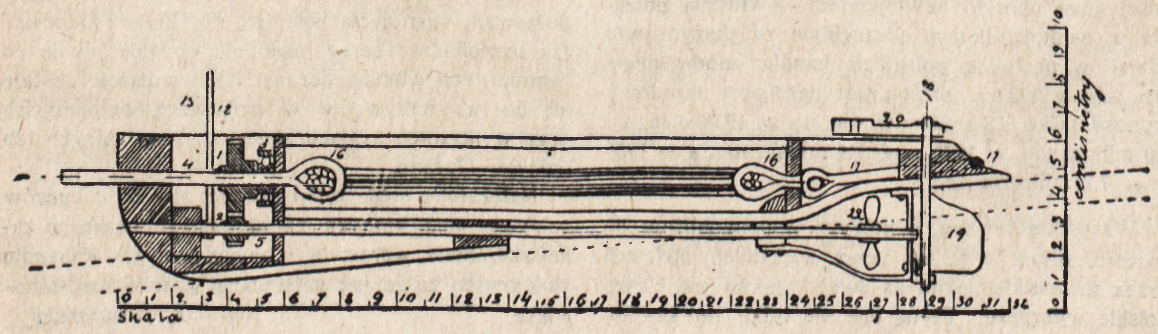


Małe kulkowe łożyska można bardzo tanio nabyć w składach zużytych części samochodowych. Są to łożyska od magneto lub dynamo samochodowego.

Duże kółko zębate sprzęgnięte jest z małym zębatym kółkiem, osadzonym na wałku ze śrubą napędową, która, wirując, wprawia ślizgowiec w ruch postępowy.



Kółka zębate muszą posiadać dostateczną grubość, aby przy obrotach nie zeskoczyły. Grubość kółek wynosi najmniej 2 mm. Takie kółka robi się z grubej blachy mosiężnej, wypiłowywując zęby od-



powiednimi pilniczkami. Na wałkach, kółka umocowane są żelaznymi klinami, które trzeba zabijać na spłaszczony w tym miejscu wałek od strony dziobu, aby przeciwstawić się zepchnięciu kółka z wałka przy naprężaniu gumy (kółka zębate, o których mowa, można nabyć w składach zużytych części samochodowych, albo w warsztatach, gdzie reparują aparaty kinowe projekcyjne, lub też w sklepach, w których sprzedają części do reparacji zegarów).

Wałki obracają się albo wprost w dziurkach zrobionych w drzewie, albo w mosiężnych panewkach, osadzonych w drzewie. Dziurki w drzewie najlepiej jest przepalić cieńszym rozżarzonym drucikiem, a później rozwiercić na odpowiedni wymiar. Drzewo przypalone twardnieje i służy jako doskonałe łożysko.

Wałek śrubowy posiada dwa łożyska zewnątrz, jedno pod dnem kadłuba do dna przyśrubowane, a drugie w wieszaku za śrubą. Pierwsze łożysko pod dnem można zrobić ze zwiniętej blachy, drugie zaś, to poprostu dziurka przewiercona w wieszaku.

Najtrudniejszą częścią do zrobienia i osadzenia jest śruba napędowa. Wielkość śruby i jej wygięcie należy ustalać na podstawie doświadczeń.

Od skrętu śruby, szybkości obrotów siły napędowej zależy szybkość biegu statku.

Śruba napędowa powinna być osadzona zupełnie sztywno i mocno w łożysku, powinna również być zupełnie symetryczna (jedno skrzydło musi być takie same, jak drugie co do wielkości i skrętu).

Zrobić śrube można, dolutowując do łożyska odpowiednio wygięte skrzydła, albo wypiłowując je wraz z łożyskiem wałka mosiężnego.

W zaprojektowanym modelu ślizgowca obrót śruby w pracy jest w tym kierunku, w jakim nakręcamy korbką napęd, t. j. w prawo. Śruba będzie pracowała wirując również w prawo.

Gdyby ślizgowiec „stawał dęba", to znaczy, że posiada za małe obciążenie na dziobie, trzeba obciążyć dziób, przybijając kawałek ołowiu do stewy wewnątrz dziobu.

Mieczysław Sowiński

Ideologiczny kurs młodzieży LMK

W dniu 13 grudnia 1936 roku, na wniosek prof. dra St. Sumińskiego, Zjazd Przewodniczących Sekcyi Okręgowych Młodzieży uchwalił zorganizowanie kursu ideologiczno - organizacyjnego dla kierowników Kół szkolnych LMK. W kursie tym miała wziąć udział tylko młodzież szkół średnich, co już z góry zwężało ramy kursu. Spodziewano się około 100 uczestników. Ilość przybyłych na kurs była najlepszym dowodem, w jakim stopniu młodzież interesuje się morzem i sprawami Ligi — uczestników bowiem przybyło 227. Gdyby do kursu dopuszczono jeszcze młodzież szkół powszechnych, byłaby to wielka manifestacia młodzieży, świadcząca, że młode pokolenie staje się już pokoleniem morskim.

Kurs zorganizowany był przy pomocy Harcerstwa, które zajęło się stroną kwaterunkowo-organizacyjną. Uczestnicy zakwaterowani zostali w dwuch gimnazjach warszawskich i obowiązywał ich specjalny regulamin. Atmosfera, wytworzona przez młodzież, przybyłą z różnych stron Polski, była nad wyraz serdeczna i koleżeńska podczas całego pobytu w Warszawie.

Przebieg Kursu przedstawiał się następująco:

Dnia 3-go stycznia b. r. o godz. 10 rano przybyłą młodzież w imieniu Ligi powitał w serdecznych słowach gen. M. Zaruski, Przewodniczący Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży, po czym uczestnicy udali się do Oficerskiego Jacht-Klubu R. P., a następnie do gmachu Y. M. C. A. Po południu zostały wygłoszone referaty: „Młodzież na morzu" — gen. M. Zaruskiego; „Praca w Kołach Szkolnych" — dra St. Sumińskiego; „Organizacje młodzieży" — W. Bublewskiego; „Polacy za granicą" — St. Szwedowskiego.

Wykłady były gorąco przyjęte i dowiodły, że żywego słowa nie są w stanie zastąpić czasopisma i broszury. Następnego dnia, t. j. 4 stycznia, uczestnicy Kursu zwiedzili Centralny Instytut Wychowania Fizycznego na Bielanach, którego wielkość i urządzenia zmuszają do wyrazów uznania nawet zagranicznych turystów.

Po obiedzie — znów cykl wykładów: „Polska a kolonie" — dyr. J. Dębskego; „Wycieczki kajakowe" — W. Bublewskiego i „Modelarstwo"— J. Tomaszewskiego.

Przemówienie p. dyr. J. Dębskiego rozentuzjazmowało słuchaczy — długotrwałe oklaski były wyrazem zrozumienia i przejęcia się poruszonymi zagadnieniami. Duże zainteresowanie wzbudziło też modelarstwo. Ostatni dzień wypełniły: zwiedzenie muzeum pamiątek po Marszałku Józefie Piłsudskim w Belwederze i złożenie hołdu na grobie Nieznanego Żołnierza, a następnie znów wykłady: „Obozy letnie LMK" — B. Miazgowskiego; „Fundusz Obrony Morskiej" — St. Szwedowskiego i „Zadania LMK"— dyr. J. Dębskiego.

Kurs zamknął i uczestników pożegnał gen. M. Zaruski.

Ilość przybyłych na Kurs świadczy niezbicie, iż Liga, w swych twierdzeniach, że najbliższe pokolenie w Polsce rozwiąże problemy morskie i kolonialne, opierać się może pewnie na coraz bardziej rosnącej rzeszy obywateli, rozumiejących problemy, stawiane przez Ligę.

Słowa, jakie padły z ust wice-prezesa Ligi, p. F. Rostkowskiego, w sali konferencyjnej Zarządu Głównego pod portretem ś. p. generała dyw. Orlicz - Dreszera, który wytknął drogi pracy morskiej nadchodzącemu pokoleniu — padły na żyzną glebę dusz młodych i ofiarnych.

B. M.

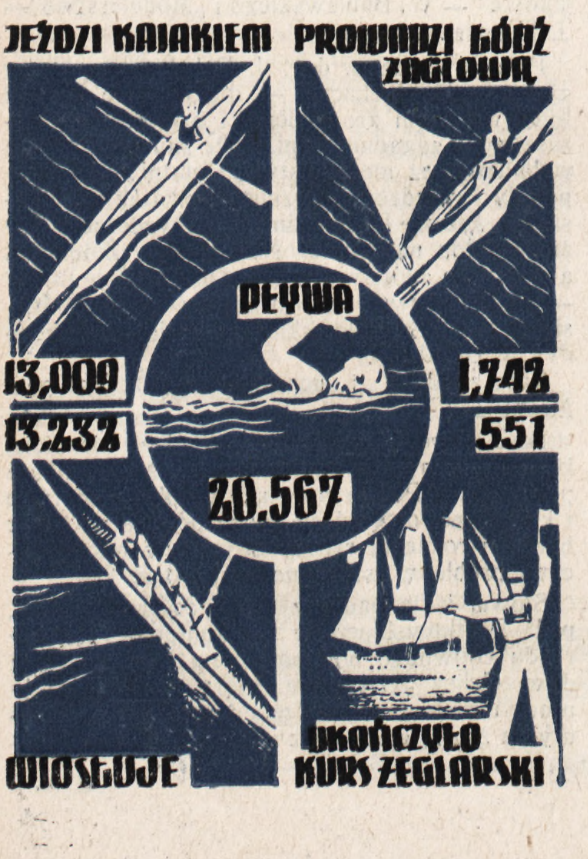
Koła Szkolne L. M. K. w cyfrach

Rejestracja Kół Szkolnych, przeprowadzona w dniu 1 czerwca 1936 r. na podstawie kart sprawozdawczych Kół Szkolnych LMK, wykazała, że w tym czasie na terenie całej Polski pracowało 850 Kół Szkolnych LMK. Zaznaczyć należy, że w danych liczbowych, na których się opieramy, nie uwzględnione są zupełnie Koła Szkolne, które nie nadesłały kart rejestracyjnych.

Ogólna liczba członków Kół Szkolnych wynosi według rejestracji około 63 tysięcy, z czego 54% stanowią chłopcy (34 tys.), a 46% — dziewczęta (ok. 29 tys.).

Zasługuje na uwagę fakt, że największa liczba członków Kół Szkolnych rekrutuje się z uczniów szkół powszechnych, a mianowicie 54,8% ogólnej liczby członków, a więc 34 tys. Na drugim miejscu stoją gimnazja, które zrzeszają w Kołach Szkolnych 23 tys. młodzieży. Zaznaczyć należy, że są to przede wszystkim gimnazja ogólno-kształcące z liczbą 18,5 tys. (29,5%) Gimnazja zawodowe w swych Kołach Szkolnych grupują zaledwie 7,5% ogólnej liczby członków Kół Szkolnych t. j. około 4,5 tys.

Inne typy szkół, na których terenie rozwijają swą działalność Koła Szkolne LMK, skupiają w swych Kołach łącznie 5 tys. osób t. j. 8% ogółu członków, w tym: szkoły rzemieślnicze 3,4%; zakłady kształcenia nauczycieli 0,4%; licea ogólnokształcące 3,1% i licea zawodowe 1,1%.



Charakterystyczne jest zjawisko, iż wśród młodzieży, zrzeszonej w Kołach Szkolnych na terenie szkoły powszechnej, przeważają dziewczęta, których liczba wynosi około 18 tys., podczas gdy liczba chłopców wynosi około 17 tys. We wszystkich innych zakładach naukowych większość stanowią chłopcy.

Przechodząc do omówienia stanu sprawności sportowej członków Kół Szkolnych, stwierdzić musimy na wstępie, że liczby, otrzymane w rejestracji, nie są takie, jakimi powinny być, w tym sensie, że liczba członków, posiadających poszczególne umiejętności, jest niska, jak widzimy to z poniższego rysunku. Pływa mniej niż $^{1}/_{3}$ ogółu, kajakuje 20,5%, żegluje zaledwie 2,4%, wiosłuje na różnych łodziach 19,4%.

Liczby powyższe wskazują, jak niedostatecznie rozwinięty wśród młodzieży jest sport wodny.

Flotylla rzeczna Kół Szkolnych LMK jest nader niewystarczająca: przeszło 62-tysięczna organizacja młodzieży dysponuje zaledwie 530 łodziami, z czego większość stanowią kajaki, mianowicie 47,6, podczas gdy łodzi wiosłowych posiadają Koła Szkolne tylko 39, żaglowych zaś 15 (i 229 wypożyczonych). Nic więc dziwnego, że stan sprawności w Kołach Szkolnych nie pozostaje w żadnym stosunku do liczby członków. Jeżeli bowiem na jedną łódź taboru własnego przypada 118 członków, to zdobycie umiejętności wiosłowania czy żeglowania przez wszystkich 118 członków jest po prostu niemożliwe, koniecznym więc warunkiem dla podniesienia stanu wyszkolenia członków Kół Szkolnych jest powiększenie flotylli łodzi.

Równolegle ze zdobywaniem sprawności sportowej, Koła Szkolne prowadzą pracę propagandową, przy czym drogą pogadanek i odczytów starają się pogłębić swoje wiadomości o morzu. W ciągu pierwszego półrocza 1936 r. odbyto 6,5 tys. takich pogadanek, a więc na każde Koło wypada przeciętnie 7 pogadanek.

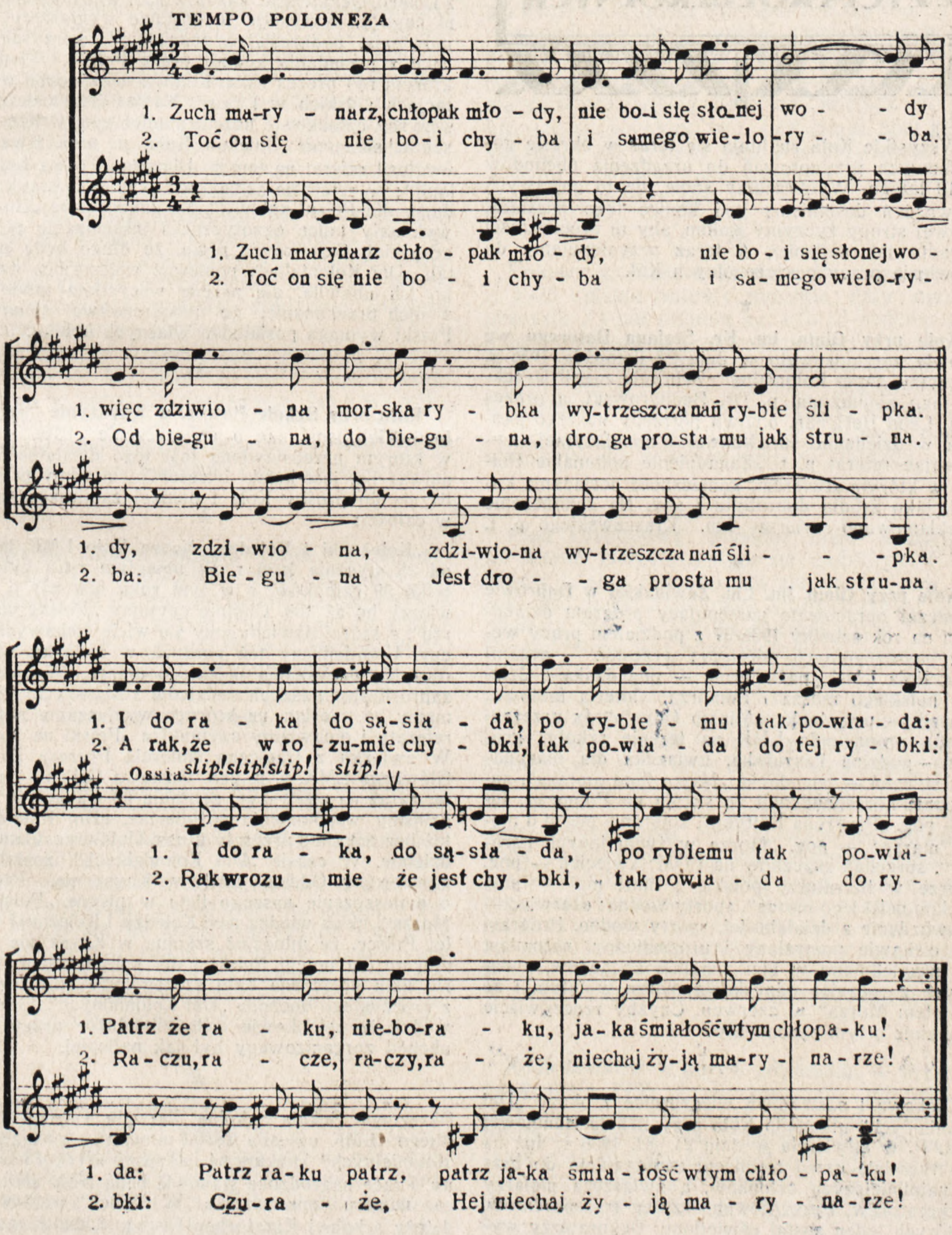
Chcąc wyczerpać dane, otrzymane w rejestracji, należy nadmienić, że wszystkie Koła Szkolne łącznie zebrały na F. O. M. przeszło 15,5 tys. zł, w przeciągu pierwszego półrocza 1936 r. a więc na tym odcinku zrobiono wiele, szczególnie, jeśli się uwzględni, iż poza tym Koła Szkolne wpłaciły przeszło 31 tys. zł do Oddziałów LMK, tytułem składek członkowskich.

A. B.



Słowa E. SZELBURG-ZAREMBINY

ST. KAZURO



Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Wszystkie Koła znajdują się teraz w okresie gorączkowych przygotowań do urządzenia obchodów na 10 lutego. Wyobrażamy sobie, ile to ciekawych sprawozdań dostaniemy pod koniec tego miesiąca. Ze swej strony życzymy Kołom, aby te uroczystości wypadły jak najlepiej. A teraz przystępujemy do omówienia pracy poszczególnych Kół.

★

Koło przy Gimn. im. Kr. Stefana Batorego we Lwowie zorganizowało w dniu 22 listopada 1936 r. uroczysty „Apel Kolonialny". Zebranie zagaił Dyrektor tego gimnazjum, p. Dr. Bednarowski, a prezes Koła, Leon Bergman, omówił potrzeby naszego państwa w dziedzinie surowcowej i populacyjnej, wygłaszając referat p. t. „Zagadnienie kolonialne Polski", w którym stwierdził konieczność posiadania kolonij, jako źródła dobrobytu i siły. Na zakończenie zadeklamowano wiersz Ign. Kraszewskiego p. t. „Bałtyk".

★

Koło przy Gimn. im. Em. Zawidzkiej w Dąbrowie Górniczej opracowało następujący program działalności na rok szkolny 1936/37 z podziałem pracy według poszczególnych miesięcy: wrzesień — organizacja Koła LMK., październik — pogadanka o dziejach polskiego morza i Pomorza, loteria fantowa; listopad — pogadanka „Miasto Gdynia" (z przezroczami), propaganda LMK na terenie szkoły; grudzień — godzina kaszubska, gwiazdka dla marynarzy; styczeń — pogadanka „Nasza flota morska", nawiązanie korespondencji ze szkołą na Pomorzu; luty — pog. „Przyroda Bałtyku", zbieranie pieśni o morzu; marzec — pog. „Morze w życiu innych narodów", sprzedaż znaczków na FOM; kwiecień — pog. „Morze w literaturze polskiej", film; maj — pog. „Piękno polskiego morza", sporty wodne; czerwiec — sprawozdanie z działalności, sporty wodne. Program jest ciekawie pomyślany i urozmaicony, natomiast nie uwzględniono w nim zupełnie obchodów, związanych z rocznicą odzyskania morza w lutym i ze „Świętem Morza" w czerwcu. Czyżby rzeczywiście członkinie o tym zapomniały?

★

Ciekawą i nastrojową wieczornicę z okazji „Dni Kolonialnych" urządziło **Koło przy Szkole Handlowej S. K. P. w Zawierciu** w dniu 21. XI. 1936 r. Już na dwa tygodnie przed terminem zaprzęgnięto do pracy najpilniejszych członków, a zwłaszcza malarzy i dekoratorów. Przygotowano szereg transparentów, z których jeden został oświetlony. Dekoratorzy wykonali duży witraż o wym. 3 x 2 m. przedstawiający kulę ziemską z Afryką. Witraż stanowił tło dekoracji, obok niego stały dwie palmy wysokości trzech metrów. Umieszczone za witrażem lampy elektryczne dawały oświetlenie sali, której ściany pokryte były obrazami, przedstawiającymi krajobrazy kolonialne. Należy podkreślić, że obrazy te członkowie wykonali sami. Dekoracja ta wywołała w sali tajemniczy i egzotyczny nastrój, zwłaszcza, że na scenie przesuwały się postacie mieszkańców kolonij, jak np. Murzyn z Murzyniątkiem, Arab, Hindus, plantator z Liberii. Oczywiście, każda w nich wnosiła odpowiedni nastrój. Wszystkie te postacie wygłaszały przemówienia, podkreślając znaczenie i korzyści, płynące z posiadania kolonij przez Polskę. Plantator, którym był prezes Koła, Knapik, opowiedział o plantacjach polskich w Liberii. Na wstępie wieczornicy wszyscy członkowie uczcili pamięć gen. Orlicz-Dreszera, następnie Opiekun Koła, p. prof. Kwarciak, wygłosił referat na temat „Dlaczego Polska żąda kolonij"; po referacie członkowie wznieśli okrzyk: „Żądamy dla Polski kolonij!". Na zakończenie członkinie wykonały tańce egzotyczne i inscenizację piosenki arabskiej. Członkowie piszą, że długo będą pamiętali „Dni Kolonialne", ponieważ wieczornica nie tylko ich ubawiła, ale przede wszystkim utwierdziła w nich przekonanie, że mocarstwowe stanowisko Polski wymaga posiadania własnych kolonij.

★

Koło przy Szkole Powsz. w Knyszynie (woj. białostockie) prosi nas o umieszczenie listu swego, w którym przedstawiona jest jego działalność. Ponieważ list jest krótki i treściwy, możemy przychylić się do prośby Koła i poniżej zamieszczamy list w całości:

„Koleżanki i Koledzy! Nasze Koło LMK istnieje od 25 stycznia 1936 r. W ubiegłym roku było nas tylko 39 członków, a w tym roku jest nas o wiele więcej, bo aż 100. Chętnie czytamy „Polskę na Morzu", z której dowiadujemy się wiele ciekawych rzeczy. Urządziliśmy też poranek w związku z 16-tą rocznicą odzyskania polskiego morza. Na poranek zaprosiliśmy naszych rodziców i starszych. Zbiórki mamy co miesiąc, na których wygłaszamy aktualne referaty i omawiamy czytanki z „Polski na Morzu". W związku z tragiczną śmiercią Prezesa Zarządu Głównego LMK, ś. p. gen. Gustawa Orlicz - Dreszera, zaraz na pierwszym zebraniu po wakacjach urządziliśmy wspomnienie pośmiertne. „Dni Kolonialne" też bez echa nie przeszły u nas. Opis przesyłamy oddzielnie. W czasie „Dni Kolonialnych", został zorganizowany Oddział LMK w Knyszynie. Prosimy o umieszczenie naszego listu w piśmie „Polska na Morzu", niech wiedzą nasi Koledzy i Koleżanki w całej Polsce, że młodzież szkolna w Knyszynie także pracuje dla potęgi Polski i dla kolonii zamorskich". Do listu dołączone było szczegółowe sprawozdanie z uroczystego obchodu „Dni Kolonialnych", które dowodzi, że członkowie włożyli dużo pracy, aby obchód zorganizowany był jak najlepiej.

★

Okręgowa Sekcja Szkolna Zarządu Okręgu Lubelskiego LMK ogłosiła wśród młodzieży z okazji „Dni Kolonialnych" konkurs na najlepszy artykuł kolonialny. Prace nagrodzone stanowić będą treść specjalnego numeru miesięcznika „W Słońce", organu młodzieży szkolnej Kuratorium Okręgu Lubelskiego. **Numer ten ukaże się w dniu 9 lutego b. r.**

Z wybrzeża i morza

Burze nad Bałtykiem. Rokrocznie w okresie zimowym przechodzą nad Bałtykiem burze i nawałnice. W tym roku burze te szalały ze szczególną siłą, a zwłaszcza około 9 stycznia r. b. Poziom wody na otwartym morzu podniósł się w tym czasie o 1.60 metra, a na Zatoce Puckiej o 1.30 metra. Burza spowodowała znaczne szkody na całym wybrzeżu, a zwłaszcza na odcinku pod Karwińskimi Błotami koło granicy niemieckiej. Urząd Morski, nie zwlekając, musiał tu zmobilizować całą ludność miejscową do prac nad wzmocnieniem tam i wydm przy pomocy faszyny i worków z piaskiem. Dzięki temu udało się zabezpieczyć tamy i wydmy przed przerwaniem, a nisko położone pola przed zalaniem. Pod wodą znajdował się również port rybacki w Wielkiej Wsi, zalany został port rybacki w Jastarni, a w Kuźnicy i Chałupach woda zatoki groziła wtargnięciem do wsi. Wszędzie uszkodzenia zostały dokładnie zbadane, a brzegi starannie wzmocnione.

Duże szkody wyrządzone również zostały na terenie W. M. Gdańska, gdzie poziom wody zarówno w kanałach portowych, jak i w Wiśle i Motławie znacznie się podniósł. Najbardziej ucierpiały miejscowości Mierzei Fryskiej, gdzie wzburzone morze podmyło i zniszczyło wydmy.

✶

Sport na Zatoce Puckiej. Zatoka Pucka zamarza zwykle w styczniu i przy sprzyjających warunkach lód trzyma się na niej do pierwszych dni marca. Zarząd miasta Pucka chce to wykorzystać i pragnie zapoczątkować jachting lodowy na t. zw. bojerach, jak również łyżwiarstwo z żaglem. Niecodzienny ten sport znajdzie niewątpliwie licznych amatorów.

✶

Ostrzegalnia morska w Kuźnicy. W Kuźnicy na Helu ostatnio została zmontowana ostrzegalnia, która swego czasu była czynna na gdyńskim przedmieściu, Oksywiu. W tym celu został zmontowany maszt konstrukcji żelaznej, 20-metrowej wysokości, umocowany na cokole z betonu. Maszt ten ma ramię poprzeczne 6 metrów długości. Na ostrzegalni tej zostały umocowane znaki nawigacyjne nocne i dzienne, które stanowić będą ogromne ułatwienie dla żeglugi na Zatoce Puckiej, gdzie sygnały będą zdala widzialne.

✶

Praca portu gdyńskiego w r. 1936. Obliczone już zostały wyniki pracy portu gdyńskiego w r. 1936. Wyniki te są bardzo dobre i przewyższają znacznie, bo o blisko 250 tysięcy ton, obroty towarowe Gdyni z r. 1935. W dotychczasowej pracy portu gdyńskiego jest to rekord przeładunku rocznego. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w r. 1936 wyniosły mianowicie blisko 7 milionów 900 tysięcy ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada blisko 7 milionów 743 tysiące ton, z czego na wywóz — 6 milionów 362 i pół tysiąca ton, a na przywóz — 1 milion 335 i pół tysiąca ton. W porównaniu z r. 1935 wzrósł stosunkowo więcej przywóz. Jeżeli chodzi o poszczególne towary, przechodzące przez port gdyński, to w wywozie zajął oczywiście pierwsze miejsce węgiel, którego wywieziono w r. 1936 przez port gdyński około 325 tysięcy ton, a w przywozie złom żelazny, którego przywieziono w tym czasie około 445 tysięcy ton.

✶

Połowy morskie w grudniu. W ciągu grudnia r. 1936 polskie połowy morskie dały ogółem przeszło 2 i pół miliona kg. ryb. Z końcem grudnia ukończone już zostały połowy dalekomorskie, pierwsze lugry śledziowe wróciły do Gdyni już w dn. 22 grudnia, pozostałe zaś w połowie stycznia. Wszystkie te statki przezimują w porcie gdyńskim, aby w maju znowu wyruszyć do Scheweningen w Holandii.

✶

Plan rozbudowy polskiej floty handlowej. W planie inwestycyjnym na najbliższe 4 lata przewidziana również została rozbudowa naszej marynarki handlowej, która odgrywa coraz większą rolę w handlu zagranicznym Polski. Przewidziana jest więc budowa 2 motorowców po blisko 10.000 ton dla obsługi linii południowo-amerykańskiej, 2 większe frachtowce dla linii lewantyńskiej, 2 statki towarowe dla linii bałtyckiej, 1 statek towarowy dla uruchomienia komunikacji z portami Europy zachodniej, 5 parowców dla komunikacji nieregularnej t. zw. trampowej i 2 statki pasażerskie dla komunikacji przybrzeżnej. Projektowana jest również, obok budowy pewnej ilości taboru portowego, jak holowniki, barki, krypy i t. p., budowa szeregu statków rybackich. Należy zaznaczyć, że już przystąpiono do wykonywania tego planu: na stoczniach finlandzkich zostały zamówione 2 statki po 1000 ton, a na stoczni rybackiej w Gdyni kilka kutrów i statek strażniczy.

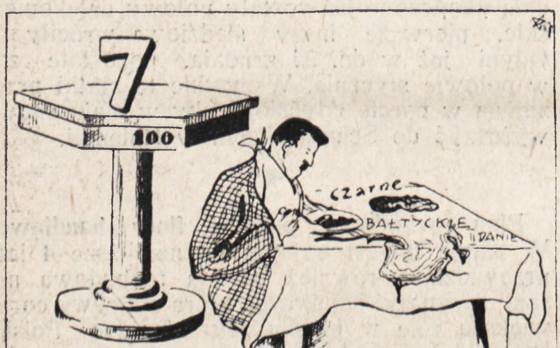
✶

Ruch statków w porcie gdyńskim. W przeciągu grudnia 1936 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze 918 statków o łącznej pojemności przeszło 900 tysięcy t. r. n. Na pierwszym miejscu stała, jak zwykle, bandera szwedzka; bandera polska szła za nią zaraz na drugim. Przeciętnie w porcie przebywały jednocześnie 53 statki.

Do dnia 1 stycznia 1937 r. zebrano na F.O.M w gotówce i papierach wartościow. zł. 4.903.137.12

Rozrywki umysłowe

2. REBUS JUBILEUSZOWY



Z podanego powyżej rebusu należy odczytać dwu-wyrazowe zdanie.

„*WIRENEL*" (*Warszawa*)

Za rozwiązanie powyższego rebusu redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązania rebusu upływa **28 lutego 1937 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem **„ROZRYWKI UMYSŁOWE"**.

ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu" Nr. 12 — Grudzień 1936.

9. LOGOGRYF.

WYRAZY LOGOGRYFU: 1. Parana. 2. Oceanida. 3. Liberia. 4. Anglia. 5. Czeluskin. 6, Yokohama, 7. Lotniskowiec. 8. Unrug. 9. Dickmann. 10, Witeź (wspak), 11. Monitor. 12. Ikar. 13. Maszt, 14. Oksywie. 15. Rugia. 16. Zatoka. 17. Alka.

Pierwsze litery tych wyrazów, odczytane kolejno — dają następujące hasło:

„POLACY — LUDŹMI MORZA"

★

Logogryf bezbłędnie rozwiązało 85 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują p.p.:

1) **Pilarski Walerian** — Poznań 3, ul. Orzeszkowej 7 m. 5.

2) **Czerwiński Zygmunt** — W-wa, ul. Żórawia 3 m. 21.

3) **Sadowski Zdzisław** — W-wa, ul. Kopernika 8 m. 8.

4) **Bittner Sławomir Maciej** — Lwów, ul. Jabłonowskich 30-a.

5) **Kossakowski Zbigniew** — W-wa, Al. Jerozolimskie 9 m. 8

★

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru. —

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa. Widok 10. telefony: red. 290-95 admin 6-99-66

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna — REDAKTOR: Henryk Sikorski

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa. Marszałkowska 3.